ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Рекомендуемая розничная цена: 79 руб.
Розничная цена: 15,90 грн, 290 тенге, 15 900 бел. руб.



100 БИТВ, КОТОРЫЕ ИЗМЕНИЛИ МИР

ПРОДОЛЖЕНИЕ

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ

141

ВООРУЖЕНИЕ
Focke-Wulf FW 190

ЛЕТЧИКИ-АСЫ
Александр Покрышкин

ISSN 2219-6153



DeAGOSTINI



ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ

СОДЕРЖАНИЕ

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ НА КАРТАХ

Советские войска
Немецкие войска
Пехота
XXXXX Группа армий
XXXX Армия
XXX Корпус
XX Дивизия
X Бригада
Бомбардировочное подразделение
Истребительное подразделение
Радиолокационное подразделение
ПВО

«100 битв, которые изменили мир»
Выпуск №141, 2013
Еженедельное издание

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Выпускающий редактор: Варвара Степановская
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-39803 от 12.05.2010

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России:
8-800-200-02-01;
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:
8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва, а/я 13,
«Де Агостини», «100 битв, которые изменили мир»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины
КВ № 16723-5295Р от 21.05.2010

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине:
0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«100 битв, которые изменили мир»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортёр и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», РБ, 220037, г.Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел. / факс: (+375-17) 331-94-27.
Телефон горячей линии в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00 - 21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «100 битв, которые изменили мир»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена 79 руб.
Розничная цена 15,90 грн, 290 тенге, 15 900 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, д. 10

Тираж: 33 000 экз.

ISSN 2219-6153
Дата выхода в России: 10.09.2013

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ

ВОЗДУШНЫЕ БОИ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ велись с таким же ожесточением, как и сражения на земле. В начале войны советские ВВС не избежали участи сухопутных войск и понесли тяжелейшие потери, но сохранили способность к сопротивлению в самые тяжелые дни 1941 года. С каждым следующим годом войны советские ВВС становились сильнее и в 1945 году полностью контролировали небо Восточного фронта.



▼ *Советские штурмовики Ил-2 поддерживают атаку частей Красной Армии.*



ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ ХРОНОЛОГИЯ

1941 – 1945



22 июня 1941: Операция «Барбаросса» начинается с массированного налета Люфтваффе на аэродромы ВВС Красной Армии. В первые несколько дней войны на земле были уничтожены тысячи советских самолетов.

Октябрь – декабрь: Ставка концентрирует основные силы авиации в районе Москвы. Части Люфтваффе, поддерживавшие операцию «Тайфун», встречают сильное противодействие со стороны зенитной артиллерии и истребителей 6-го ИАК.

Апрель 1942: Командующим ВВС назначен генерал Александр Новиков, который приступает к реформированию командной структуры ВВС и улучшению системы обучения летчиков.

Август: Начало Сталинградской битвы. Благодаря реформам Новикова советские ВВС не позволили Люфтваффе завоевать господство в воздухе над Сталинградом.

19 ноября: Красная Армия окружает под Сталинградом немецкую 6-ю армию. Люфтваффе приступают к доставке грузов окруженной группировке по воздуху.

20 ноября 1942 – 31 января 1943: ВВС сбивают несколько сотен германских самолетов, в том числе примерно 300 транспортных Ju 52. Немецкий воздушный мост не в состоянии функционировать нормально, и 6-я армия капитулирует.

Январь – февраль: ВВС наносят удары по отступавшей с Кавказа Группе армий «А».

Март – апрель: ВВС поддерживают наступление Красной Армии на Кубани. Люфтваффе оказывают помощь обороняющимся немецким частям, в результате над Кубанью разворачивается эпохальное воздушное сражение.

Июль: 2-я, 17-я и 16-я ВА принимают участие в сражении на Курской дуге. Советские ВВС несут тяжелые потери, но благодаря их поддержке Красной Армии удается переломить ситуацию.

Июль 1943 – май 1944: Новиков перестраивает систему подготовки летчиков с учетом боевого опыта сражений на Кубани и под Курском, что благоприятно отражается на действиях ВВС.

Май – июль: В районе Ясс (Румыния) разворачивается последнее на Восточном фронте крупное воздушное сражение. Советские ВВС одерживают в нем победу, обеспечив успешное проведение наступательной операции Красной Армии.

Август 1944 – май 1945: Советские ВВС завоевывают полное господство в воздухе. Германские войска отброшены к Берлину.

▲ *Дети наблюдают за полетом истребителей на параде по случаю Дня Воздушного флота в Москве, 1936 год.*

КУЛЬТ АВИАЦИИ

В начале 30-х годов Советский Союз и Германия начали наверстывать упущенное в развитии их ВВС в течение десяти лет.

История военной авиации России началась незадолго до Первой мировой войны. Российские конструкторы спроектировали немало аппаратов, которые оказались способны оторваться от земли. Самым известным конструктором императорской России является Игорь Сикорский, разработавший в 1913 году первый в мире четырехмоторный бомбардировщик «Илья Муромец». Однако после того как началась война, экономическое положение Российской империи резко ухудшилось, и в 1916 году российские ВВС столкнулись с серьезными проблемами. В качественном и количественном отношении они уступали как противникам, так и союзникам.

Пионеры авиации

Плохое состояние авиации в годы Первой мировой войны являлось следствием общей экономической отсталости России, хотя талантами в области авиации она была богата уже тогда. Помимо одаренного конструктора Игоря Сикорского мировую известность приобрел выдающийся ученый-теоретик Николай Жуковский. Первое подробное исследование подъемной силы крыла, выполненное им в 1904 году, лежит в основе аэродинамических расчетов всех современных самолетов. Работы Жуковского позволили конструкторам отказаться от проектирования методом проб и ошибок.

После революции Жуковский продолжил свои исследования. В Советском Союзе он получил заслуженное признание – после смерти ученого в 1921 году его имя присвоили Военно-воздушной инженерной академии.

Хотя после революции 1917 года другие теоретики, такие же как Жуковский, продолжали работать, авиационная промышленность страны находилась в состоянии коллапса. Гражданскую войну выиграла конница, а не авиация, и в условиях Советской России невозможно было появление небольших частных авиазаводов. В поисках лучших условий для реализации своих способностей страну покинули многие несогласные с новым строем инженеры, в том числе и Сикорский.

Истоки ВВС

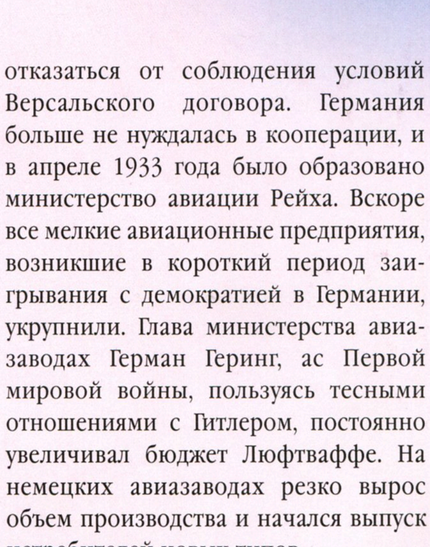
Сразу после окончания Гражданской войны в Красной Армии приступили к разработке долговременной программы развития военной авиации. На раннем этапе для ее становления много сделал Яков Алкснис, назначенный в 1926 году заместителем начальника ВВС и курировавший разработку и заказ новой техники.



▼ *Испытательный полет бомбардировщика «Илья Муромец», 1913 год. В первые два военных года было построено более 80 таких гигантских по тем временам самолетов. Россия стала родиной стратегических бомбардировщиков. В 1916 году ни одна страна мира, кроме России, не обладала самолетами, сравнимыми с «Ильей Муромцем».*

Одним из первых шагов Алксниса на новом для него посту стала выдача технического задания на новый легкий многоцелевой самолет. Проектирование машины поручили Николаю Поликарпову, бывшему соратнику Сикорского. К этому времени Поликарпов уже стал начальником технического отдела Авиазавода № 1 (бывший авиазавод «Дукс»). Поликарпов разработал чрезвычайно устойчивый, очень простой в постройке, эксплуатации и пилотировании биплан У-2 (с 1945 года По-2). Самолет был запущен в массовое производство.

Опираясь на этот самолет и заручившись поддержкой в высших эшелонах руководства страны и партии, Алкснис развернул широкую пропаганду авиации в массах. Благодаря этому среди молодежи возник настоящий культ авиации. Десятки тысяч молодых людей и девушек занимались авиамоделизмом, учились летать на планерах и самолетах в тысячах аэроклубов. Так ковались кадры для ВВС. Успех укрепил сотрудничество Алксниса и Поликарпова. Деятельность этих двух человек имела огромное значение для дальнейшего развития ВВС.



► По-2 Поликарпова с опознавательными знаками советских ВВС. В 30–40-е годы было построено более 40 000 таких самолетов, которые использовались как артиллерийские корректировщики, связные и даже ночные бомбардировщики.

В 1929 году Поликарпова арестовали и приговорили к смертной казни. Приговор не отменили и не изменили, но конструктора направили работать в особое конструкторское бюро ОГПУ – ЦКБ-39 ОГПУ. Алкснис добился для Поликарпова замены смертной казни 10-летним заключением. В «щарашке» (ЦКБ-39) Поликарпов спроектировал самые массовые предвоенные советские истребители серии «И».

Новый противник

В 20-е годы германские ВВС (точнее, то, что уцелело от них в условиях действия ограничений Версальского договора) стали, пожалуй, важнейшим союзником советских ВВС. И Германия, и СССР для других стран Европы были париями. Не удивительно, что они объединили свои усилия в военной области.

Этот необычный союз прекратил свое существование в 1933 году с приходом к власти Гитлера. Теперь Германию и Советский Союз разделяли не только идеологические разногласия. Определяющим фактором для окончания сотрудничества в области авиации стало решение Гитлера отказаться от соблюдения условий Версальского договора. Германия больше не нуждалась в кооперации, и в апреле 1933 года было образовано министерство авиации Рейха. Вскоре все мелкие авиационные предприятия, возникшие в короткий период заигрывания с демократией в Германии, укрупнили. Глава министерства авиазаводах Герман Геринг, ас Первой мировой войны, пользуясь тесными отношениями с Гитлером, постоянно увеличивал бюджет Люфтваффе. На немецких авиазаводах резко вырос объем производства и начался выпуск истребителей новых типов.



Гражданская война в Испании

Впервые новейшие германские и советские самолеты столкнулись в боях в ходе Гражданской войны 1936–1939 годов в Испании. Советский Союз поддерживал республиканцев социалистического толка, оказывая им помощь военной техникой и специалистами. Германия и Италия сделали ставку на националистов генерала Франко.

Официально СССР лишь обеспечивал подготовку испанских летчиков, но на самом деле в Испании множество советских летчиков-добровольцев принимало непосредственное участие в боях. На начальном этапе войны германские бипланы He 51 полностью проиграли войну в воздухе советским монопланам И-16. Немцы полагали, что, уступая противнику в скорости, биплан He 51 вполне компенсирует этот недостаток за счет отменной маневренности. Однако воздушные бои показали приоритет скорости над маневренностью. Летчики И-16 диктовали пилотам бипланов условия боя, а в случае необходимости с легкостью отрывались от противника.

Положение в корне изменилось в 1937 году с появлением бомбардировщиков He 111 и истребителей Bf 109. К концу 1937 года господство в воздухе перешло к фашистской авиации. Опыт

ЛИПЕЦКАЯ ШКОЛА ЛЕТЧИКОВ

В ПЕРВЫЕ ГОДЫ своего существования ВВС РККА получили серьезную помощь, как ни странно, от вооруженных сил Германии. Версальский договор запрещал Веймарской Германии иметь собственные ВВС, военных летчиков можно было готовить только тайно. Поэтому в 1924 году Германия договорилась с СССР о создании в Липецке школы летчиков-истребителей. Личный состав школы включал 140 немцев и 340 граждан Советского Союза. Каждое лето в Липецке проходило подготовку в среднем 120 летчиков-истребителей. Изначально они тренировались на бипланах Fokker D.XIII голландской постройки, позднее – на германских He 37 (в СССР самолет строился по лицензии как И-7). С самого начала между русскими и немцами сложились напряженные отношения, потому что они не доверяли друг другу. Представители советских ВВС обоснованно полагали, что германская сторона не предоставляет всей информации. В начале 30-х годов, еще до прихода Гитлера к власти, сотрудничество стало постепенно сворачиваться. Окончательно советско-германскую школу в Липецке закрыли в 1933 году. Согласно легенде, в Липецке стажировался сам Геринг. Как бы то ни было, а Липецк в войну германская авиация, в отличие от находившегося недалеко Воронежа, почти не бомбила.



Гражданской войны, в ходе которой была потеряна четверть отправленных в Испанию советских самолетов, позволил сделать ряд выводов. Главный из них состоял в необходимости разработки новых самолетов, не уступающих самым современным германским машинам.

Выстрел в спину

Реформы и реновации серьезно осложнил сталинский террор 30-х годов. В наибольшей степени репрессиям подверглись представители интеллигенции и вооруженных сил. Из-за того что со своих постов были устранены руководители ВВС и авиапромышленности, возникли затруднения с созданием новых самолетов.

В 1938 году был расстрелян ставший начальником ВВС Яков Алкснис. Репрессии оборвали жизни Михаила Тухачевского и некоторых командующих, исповедовавших стратегию воздушной мощи. Теория «глубокой операции» предусматривала широкое использование авиации для поддержки сухопутных войск и в первую очередь танков, действовавших в глубине территории противника. В конце 30-х годов, после пика репрессий, возобновился процесс модернизации ВВС, но к этому времени многие конструкторы и инженеры погибли или попали в лагеря. Поэтому разработка новых типов самолетов затянулась, а полученные результаты оказались далеко не идеальными. Новые истребители, такие как МиГ-1, Як-1 и ЛаГГ-1, не отвечали требованиям ВВС, а работы по ним велись с отставанием по срокам.

Война с Финляндией

После удачной кампании в Польше осенью 1939 года Сталин решил присоединить аналогичную «буферную» территорию со стороны Финляндии. Советско-финская война стала отличным поводом проверить боеспособность ВВС и показать стратегические возможности воздушной мощи.

Против финских ВВС, которые насчитывали порядка 150 самолетов, бросили почти треть всех советских ВВС. Ведущая роль была отведена бомбардировщикам, но истребители И-15 и И-16 также привлекались к штурмовкам.

Однако погода действиям авиации не благоприятствовала. Экипажи бомбардировщиков Туполева СБ, действовавших по целям на переднем крае, из-за плохой погоды и недостаточной подготовки не всегда обнаруживали объекты удара. Летчиков учили летать только днем и преимущественно в простых метеоусловиях. СБ становились легкой добычей для финской зенитной артиллерии.

С неудачными действиями ВВС РККА в Финляндии очень контрастировал «блицкриг» Германии 1940 года в Дании, Голландии, Бельгии и Франции, в ходе которого Люфтваффе тесно взаимодействовали с частями Вермахта. Пикирующие бомбардировщики Ju 87 наносили точечные удары по опорным пунктам на главных направлениях наступления, а фронтовые бомбардировщики не позволяли противнику осуществлять планомерный отход и производить перегруппировку. Дальние бомбардировщики разрушали транспортную инфраструктуру.

ВВС РККА усвоили германский урок. С осени 1940 года активизировалась разработка новых самолетов, претерпели изменения тактика ВВС и тренировочный процесс в строевых частях. Но до лета 1941 года времени оставалось совсем немного...



▼ *Немецкий солдат наблюдает за самолетами воссозданных Люфтваффе, середина 30-х годов. В голове колонны летят бипланы Heinkel He 51.*



◄ *Группа советских летчиков-истребителей, Ленинградский фронт, 1942 год. На заднем плане – британский истребитель Hurricane, один из множества иностранных самолетов, поставленных в СССР по ленд-лизу в годы войны.*

РАЗВИТИЕ ТАКТИКИ И ТЕХНИКИ

Война велась не только летчиками на фронте, но также конструкторами и рабочими в тылу.

В 30-е годы считалось, что главной задачей ВВС станет завоевание господства в воздухе, в условиях которого авиация могла свободно поддерживать свои войска и исключить действия авиации противника в интересах его сухопутных войск. Теоретически, захватив господство в воздухе, авиация могла беспрепятственно действовать как на тактическом, так и на стратегическом уровнях.

Однако уже первые кампании Второй мировой войны показали невозможность завоевания господства в воздухе в тех масштабах, которые предполагались теоретиками. Воздушные бои могли продолжаться, только пока авиапромышленность сохраняла способность массово строить самолеты. Завоевать господство в воздухе удавалось лишь в ограниченном районе на некоторое время.

Такое положение сохранялось на Западном фронте в 1940–1944 годах, когда боевые действия, собственно, и сводились к войне в воздухе, так как масштабные сражения на земле фактически не велись. Удары авиации по наземным целям ограничивались стратегическими бомбардировками. Воздушные бои велись на больших скоростях и высотах, истребители обеих сторон пытались отразить налеты бомбардировщиков.

На Восточном фронте сложилась совершенно иная стратегическая ситуация. Кампании в воздухе всегда прямо или косвенно были связаны с ходом боев на земле. Воздушные схватки велись на малых высотах и сравнительно небольших скоростях. Самолеты противников редко удалялись более чем на 100 км от аэродромов базирования.

Люфтваффе

Кардинальное отличие воздушных войн на Западе и на Востоке стало главной проблемой Люфтваффе. Техника и тактика, хорошо работавшие против британских ВВС над Ла-Маншем, часто оказывались совершенно непригодными на Востоке. Хорошим примером в этом отношении является история боевого применения основного германского истребителя Bf 109.

На начальном этапе операции «Барбаросса» Bf 109 не имел в советских ВВС равноценных соперников. По сравнению с цельнометалличе-

Вооружение

СОВЕТСКИЙ ШТУРМОВИК ИЛ-2

Штурмовик Ильюшина Ил-2 начал поступать в войска даже позже, чем истребители МиГ/Як/ЛаГГ. Из-за эвакуации авиационных заводов на Урал и в Сибирь на начальном этапе войны Ил-2 заметного вклада в боевые действия не внесли. Тем не менее, острая потребность фронта в штурмовиках выявилась сразу. Хорошо известна фраза Сталина: «Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной армии..., как воздух, как хлеб». Сталин лично отслеживал, как налаживается выпуск Ил-2 на эвакуированных предприятиях. Массовое использование этих самолетов на фронте привело к изменению тактики действий ВВС в целом. Хорошо бронированные Ил-2 уничтожали цели на переднем крае и в ближних тылах противника, эффективно действовали на путях сообщения, изолируя район боевых действий. Свой медленный старт Ил-2 компенсировал в конце войны, став вторым самым массовым боевым самолетом в истории авиации (с учетом Ил-10 – первым).



ским монопланом с закрытой кабиной мотором жидкостного охлаждения советский И-16 устарел. Однако в дальнейшем стали очевидными недостатки довольно сложного истребителя, оптимизированного для ведения воздушной войны на Западе. Обслуживание цельнометаллического планера и сложного двигателя не представляло проблем в условиях оборудованных на высоком уровне авиабаз на территории Германии, но оно стало настоящим кошмаром для механиков на полевых аэродромах Восточного фронта. Из-за шасси с узкой колеей нередко становилось опасно выполнять взлеты и посадки.

При проектировании Bf 109 ремонтопригодности и упрощению эксплуатации самолета должное внимание не уделялось, поскольку наивысший приоритет имели летные данные. Производитель даже вынужден был отправить в строевые части экспертов для обучения технического состава, однако кардинальным образом улучшить положение не удалось. В 1942 году во многих частях пригодными к полетам оставалось менее половины самолетов. В ВВС РККА ситуация была иной. Ремонтные службы ВВС работали очень эффективно, в конце войны ежедневно ремонтировалось по 4000 самолетов.

Личный состав Люфтваффе

В 1941 году в Люфтваффе насчитывалось примерно 1 700 000 человек, распределенных по воздушным флотам (Luftflotten). Воздушный флот составляли несколько авиационных корпусов (Fliegerkorps). Корпус состоял из эскадр (Geschwader) численностью до 120 самолетов одного назначения – истребителей, бомбардировщиков или штурмовиков. Эскадра, в свою очередь, делилась на группы (Gruppen) и эскадрильи (Staffeln).

Основным подразделением являлась эскадрилья, на вооружении которой состояло от пяти до 16 самолетов одного типа. Эскадрилья делилась на такти-

ческие единицы – звенья (Schwarme). Истребительное звено состояло из четырех самолетов, двух пар – (Rotte). Звенья бомбардировщиков и штурмовиков делились на две тройки (Kette).

Профессиональная подготовка летчиков Люфтваффе в начале войны находилась на высочайшем уровне и оставалась хорошей до самых последних дней существования Рейха. Летчики проходили прекрасную подготовку как до войны, так и в ходе нее. Им прививали чувство элитарности и даже элементы средневекового рыцарства, однако из-за больших потерь на Восточном фронте качество подготовки летчиков и техников постоянно снижалось, а о рыцарстве помнили лишь немногие «соколы Геринга».

ВВС

В первое десятилетие существования ВВС РККА и на начальном этапе войны считалось, что военная авиация является не более, чем придатком сухопутных войск. ВВС сильно пострадали в годы репрессий. Полностью и неоднократно сменялся их высший командный состав, репрессиям подверглась почти половина офицерского состава.

В начале 1940-х годов к руководству ВВС пришли люди, которых вполне устраивала зависимость авиации от сухопутных войск. Недостаток инициативы у командования и отсутствие должной автономии привели к неудачам ВВС во время советско-финской войны. Самолеты наносили удары только по целям, заявленным сухопутными войсками, из-за чего эскадрильи СБ, подготовленные для действий в глубине территории противника, «работали» по переднему краю и ближним тылам.

В начале 1941 года численность ВВС составляла 363 900 человек, на вооружении состояли 7000 самолетов, и лишь 1400 из них относились к современным, таким как МиГ-3 и Як-1.

Реорганизация

В годы войны ВВС прошли непростой путь от неудач первых лет к значительным достижениям на завершающем этапе. Изменения начались с концепции ВВС, предложенной Государственному комитету обороны Георгием Маленковым. В начале войны все сухопутные армии располагали собственной авиацией, но в середине 1942 года было принято решение на тактическом уровне осуществлять руководство авиацией сухопутным командованием, а принятие стратегических решений по сосредоточению и управлению действиями авиацией закрепить за Ставкой Верховного главнокомандующего.

Дальнейшему совершенствованию управления действиями авиации способствовало назначение командующим ВВС маршала Александра Новикова, который являлся опытным летчиком, принимал участие в финской войне и отличился при обороне Ленинграда.

Основным соединением ВВС на начальном этапе войны являлся авиационный корпус в составе двух или трех авиационных дивизий. В мае 1942 года началось формирование воздушных армий (ВА). Как правило, в



▼ *Техники Люфтваффе готовят к очередному боевому вылету пикирующий бомбардировщик Ju 87 Stuka. На начальном этапе операции «Барбаросса» Ju 87 показал себя чрезвычайно эффективным самолетом, однако с появлением в воздухе большого количества советских истребителей он утратил свои позиции.*

ГЕРМАНСКИЙ FOCKE-WULF 190



Недостатки истребителя Bf 109, выявленные в ходе операции «Барбаросса», ускорили разработку его потенциального преемника. В результате был создан истребитель Focke-Wulf FW 190, который проектировался как «Dienstpferd» (кавалерийский конь), в отличие от «Rennpferd» (скакуна) Bf 109. Новый истребитель отличался шасси с широкой колеей, прочной конструкцией планера, более живучим мотором воздушного охлаждения. По вооружению (два 13-мм пулемета над мотором и две 20-мм пушки в крыле) истребитель не имел равных на Восточном фронте. Но FW 190 не блистал летными данными – один германский летчик отозвался о нем так: «Focke-Wulf планирует как кирпич». При посадке на нем у неопытных летчиков возникали проблемы.

▲ *FW 190 разворачивается после атаки группы штурмовиков Ил-2.*

армию входили пять дивизий. Дивизия состояла из трех полков. Полк составляли три эскадрильи по 12–15 самолетов в каждой.

Самолеты ВВС

В 30-е годы Советский Союз лидировал по выпуску военных самолетов в мире, но большая их часть к 1941 году устарела. Люфтваффе начали обновление своего самолетного парка на годдва раньше, чем ВВС РККА, поэтому к началу операции «Барбаросса» самолетный парк Люфтваффе был полностью переведен на современные типы, в то время как в частях советских ВВС имелась как новая, так и устаревшая техника.

Самыми массовыми истребителями ВВС были биплан И-15 и моноплан И-16 Поликарпова – самолеты с открытыми кабинами и характерными «тупыми» из-за моторов воздушного охлаждения носами. Оба истребителя отлично проявили себя в начале Гражданской войны в Испании, но к 1940 году по стандартам ВВС стран Европы являлись устаревшими. Однако необходимо отметить, что больше всего самолетов противника в 1941 году сбили летчики И-16. Недостатки самолетов усугубляла отсталая тактика боевого применения, согласно которой И-16, атакуя волнами, нарушали боевой порядок противника, после чего в бой один на один вступали маневренные И-15.

В конце 30-х годов командование ВВС пришло к выводу о неадекватности такой тактики в борьбе со скоростными хорошо вооруженными самолетами Люфтваффе. Разработка нового поколения советских истребителей началась в 1937 году.

Новые самолеты Як, ЛаГГ и МиГ не превосходили Bf 109E, но, по крайней мере, могли на равных сражаться с ним. Однако эти машины появились с опозданием – в приграничных округах в июне 1941 года в основном находились самолеты Поликарпова. «Новое поколение» заводы выпускали всего полгода, а на момент начала операции «Барбаросса» они составляли всего 10% от общего числа истребителей



▲ *Группа женщин – летчиков-истребителей изучает карту. В советских ВВС было немало женских авиационных полков, в том числе и истребительных. Несколько женщин стали асами – так, например, Лидия Литвяк сбила 16 самолетов противника, больше, чем любая другая женщина в истории авиации.*

ВВС Красной Армии. Личный состав не успел полностью освоить новую технику, а конструкторы не довели свои изделия до требуемого уровня. Так, МиГ-3, самый массовый из новых истребителей, многие летчики считали сложным в пилотировании.

Из-за эвакуации заводы временно приостанавливали производство. На Урале и восточнее предприятия были вне досягаемости германской авиации, не имевшей настоящих дальних бомбардировщиков.

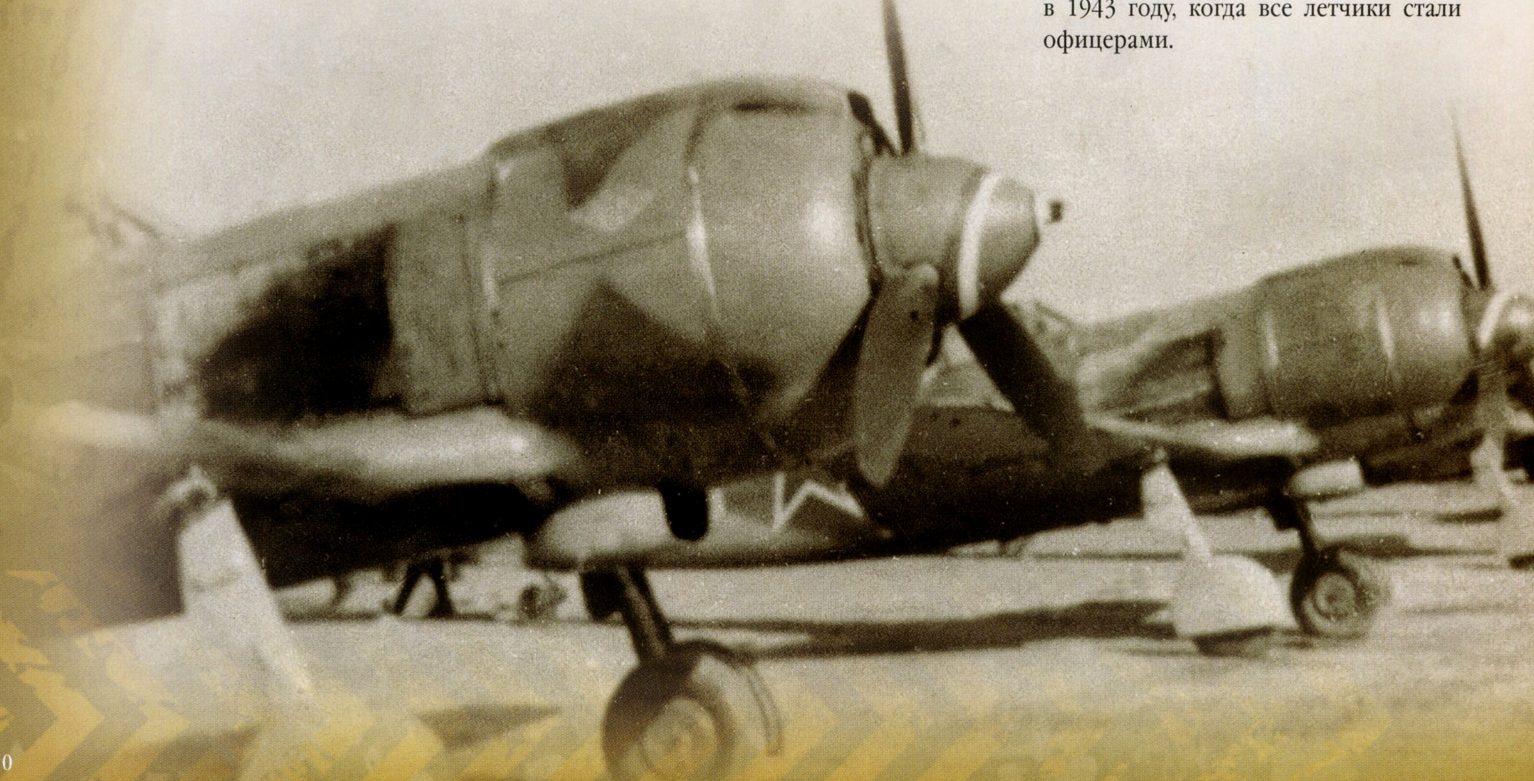
Удары по наземным целям

В 1942 году в наступательных операциях Красной Армии главную роль стали играть штурмовики Ил-2 и истребители А.С. Яковлева начиная с Як-1. Штурмовик Ил-2 был выпущен в количестве 36 183 единиц – это самый массовый в истории авиации военный самолет. Истребители Яковлева выпускались в четырех основных вариантах – Як-1, Як-7, Як-3 и Як-9.

Появившийся в 1942 году Як-7 на равных мог вести воздушные бои с любым истребителем Люфтваффе, а в 1944 году германские летчики уже старались не вступать в схватки со скоростными и маневренными Як-3 и Як-9. «Яки» были самыми массовыми советскими истребителями времен войны, но «самолетами для асов» считались истребители С.А. Лавочкина Ла-5 и Ла-7. Другими «рабочими лошадками» войны были пикирующий бомбардировщик Пе-2 и дальний бомбардировщик Ил-4.

Личный состав ВВС

В начале войны качество подготовки летного состава ВВС оставляло желать лучшего. Например, 43% командного состава находилось на своих должностях не более шести месяцев. Положение усугубилось из-за странного решения, принятого незадолго до войны, не присваивать выпускникам летных училищ офицерских званий. В ВВС большей части стран мира летчики являлись офицерами, хотя в Люфтваффе свою карьеру летчики начинали с унтер-офицерских званий. Сержантов вместо лейтенантов стали присваивать и выпускникам советских военных авиационных училищ. Положение изменилось только в 1943 году, когда все летчики стали офицерами.





Советский ас С.Ф. Долгушин на своем Ла-7 «белый 93» сбивает Bf 109 во время воздушного боя.

СОВЕТСКИЙ ЛА-7

Истребители ЛаГГ, так же как и Як и МиГ, принадлежат к поколению самолетов, разработку которых Политбюро инициировало в 1939 году. Аббревиатура «ЛаГГ» образована из начальных букв фамилий триумвирата конструкторов – Лавочкин, Горбунов, Гудков. «Летчикам больше нравятся «Яки», – как-то заметил товарищ Сталин. МиГ сошел со сцены, а не блиставший высокими летными данными ЛаГГ в конечном счете трансформировался в Ла-7 – один из лучших истребителей Второй мировой войны, который запустили в серию в 1944 году. Злые языки расшифровали «ЛаГГ» как «Лакированный Гарантированный Гроб», однако в умелых руках этот самолет мог творить чудеса. Проблема заключалась в нехватке в ВВС на первом этапе войны пилотов с высоким уровнем подготовки.
Лавочкин заменил на ЛаГГе мотор жидкостного охлаждения на двигатель с воздушным охлаждением. Так появился Ла-5, от которого Ла-7 отличался улучшенной аэродинамикой. На Ла-7 сражались ведущие асы советских ВВС, а лучший ас союзников Иван Кожедуб все свои 62 официальные победы одержал на Ла-5 и Ла-7. Именно на Ла-7 он 15 февраля 1945 года сбил реактивный германский Ме-262, а весной того же года по ошибке сбил и два американских Mustang, которые официально засчитаны не были.

Из-за значительных потерь на начальном этапе войны пришлось резко сократить и без того небольшой налет курсантов, который стал составлять у пополнения менее 100 часов. Но с 1943 года продолжительность полетов курсантов начала расти. Если в 1938 году в Советском Союзе было 18 авиационных училищ, то в 1945 году их стало 130. За годы войны было подготовлено 60 000 летчиков.

Линейка истребителей Ла-5, 1943 год. Ла-5 обладал отличной маневренностью, мощным вооружением, высокой живучестью в бою, но продолжительность его полета составляла всего 40 минут.

«БАРБАРОССА»

Начало операции «Барбаросса» застало советские ВВС врасплох. Однако уже через несколько месяцев они оправились от первых неудач и били врага в небе над Москвой.

▼ *Уничтоженные истребители МиГ-3. Примерно так через несколько дней после начала операции «Барбаросса» выглядела большая часть приграничных аэродромов ВВС РККА. Значительное количество истребителей МиГ-3 базировалось перед войной в районе Белостока.*

Операция «Барбаросса» началась на рассвете 22 июня 1941 года. Вдохновленный быстрым покорением Западной Европы Гитлер ожидал, что война с Советским Союзом также окажется «блицкригом». Фюрер утверждал: «Нам достаточно стукнуть в русскую дверь, и вся их социальная система немедленно развалится».

Ловушка на земле

В недели, предшествовавшие нападению немцев, командование советских ВВС отметило усилившуюся активность Люфтваффе и направило в Кремль донесения об участившихся полетах германских самолетов-разведчиков. У захваченного немецкого летчика нашли фотографии советских аэродромов и военных объектов.

Однако даже после начала войны в строевые части приходили приказы «не поддаваться на провокации». Самолеты на аэродромах стояли скученно, попытки рассредоточить и замаскировать авиационную технику были предприняты только на некоторых аэродромах Прибалтийского военного округа, что не привело к общему изменению ситуации.

Самолеты на аэродромах стали легкими целями для бомбардировщиков Люфтваффе. Положение усугубила концентрация авиации в непосредственной близости от границы. К моменту поступления в строевые части приказа наркома обороны маршала С.К. Тимошенко о нанесении контрударов по германским войскам все приграничные аэродромы ВВС РККА уже подверглись опустошительным налетам немецкой авиации.

Потери

Несмотря на проявленные летчиками храбрость и героизм, с военной точки зрения советские ВВС, как и Красная Армия в целом, потерпели тяжелейшее поражение. За первую неделю операции «Барбаросса» советские ВВС лишились 4000 самолетов, в следующие месяцы потери росли. Люфтваффе удалось завоевать превосходство в воздухе и удерживать его всю вторую половину 1941 года. Германская авиация получила возможность беспрепятственно поддерживать свои наземные войска.

Признаки изменения ситуации появились осенью. Советские ВВС нано-

СОВЕТСКАЯ ПВО НА МОМЕНТ НАЧАЛА ОПЕРАЦИИ «БАРБАРОССА»: *22 июня*



сили удары по наступающим германским войскам, невзирая на потери. Так, против стремительно наступавшей группы армий «Центр» были брошены 17-я, 19-я и 44-я авиадивизии, самолеты которых штурмовали и бомбили колонны войск и бронетехники противника, нарушали его линии снабжения. Большая протяженность фронта не позволяла немцам постоянно поддерживать господство в воздухе на всех его участках. Если в Западной Европе и на Балканах на каждые 1,5 км фронта приходилось 10 германских самолетов, то в СССР – менее двух.

Потери летчиков советских ВВС в сражениях на Украине были очень большими. В бой бросали новичков с налетом менее 90 часов, однако вклад ВВС в победу Красной Армии над военной машиной Германии был очень весомым.

Битва за Москву

Ключевым сражением 1941 года стала оборона столицы Советского Союза. Контрнаступление Красной Армии под Москвой началось 4 декабря. Немецкая авиация пыталась бомбить столицу еще в июле, так как ее захват являлся главной стратегической целью операции «Барбаросса». В августе и сентябре Гитлер перебросил основные силы своих войск на юг.

Наступление на Москву – операция «Тайфун» – началась в сентябре. С воздуха наступление поддерживал 2-й воздушный флот Альберта Кессельринга, в состав которого входили 1320 самолетов. Несмотря на потери, командование ВВС РККА собрало под Москвой количественно почти равные силы – 1360 самолетов, в том числе много самолетов новых типов. Впервые в относительно большом количестве на фронте появились Ил-2. Индикатором боеспособности ВВС может служить то обстоятельство, что командующий германской танковой группы Гейнц Гудериан сам попал под удар советской авиации. В середине октября советская разведка получила информацию о том, что противник готовит налет на аэродромы ВВС Красной Армии. Был нанесен превентивный удар по аэродромам Люфтваффе. Советские ВВС понесли большие потери, но доказали, что способны проводить масштабные операции.

Из-за морозов активность авиации под Москвой сократилась, а в Люфтваффе обострились проблемы, связанные с обслуживанием техники, причем не только авиационной – в январе 1942 года в исправном состоянии одновременно находилось лишь 15% машин обеспечения. Советские

ВВС, напротив, располагали сетью хорошо оснащенных довоенных аэродромов в предместьях Москвы, находившихся недалеко от авиационных заводов. Поскольку линия фронта проходила близко, многие летчики выполняли за день по несколько боевых вылетов, которые иногда занимали всего по 20 минут: взлет, удар по противнику, посадка.

Реорганизация

Пытаясь сдержать натиск противника на всех фронтах, Ставка старалась реформировать ВВС, чтобы преодолеть превосходство Люфтваффе. Сталин проявил прагматизм, заменив «политически правильных» генералов профессионалами с боевым опытом.

На посту Главкома ВВС П.Ф. Жигарева в апреле 1942 года сменил А.А. Новиков, отличившийся в 1941 году при обороне Ленинграда.

После вступления в должность Главкома ВВС Новиков инициировал серию мероприятий, направленных на централизацию командных структур для проведения масштабных операций с большим количеством привлекаемых самолетов. Ключевым моментом этой реформы стало объединение авиационных дивизий в воздушные армии, которые придавались сухопутным фронтам.

Крещение огнем

Первым экзаменом для Новикова в должности Главкома стала Сталинградская битва. В августе 1942 года немецкая 6-я армия генерала Паулюса начала наступление на Сталинград. В городе разгорелось ожесточенное сражение. Бои шли даже не за каждый дом, а за каждый этаж. Авиационная поддержка сухопутных войск в таких условиях стала практически невозможной, но до этого германские бомбардировщики превратили город в руины.

Чтобы обеспечить защиту с воздуха, Новиков перебросил под Сталинград для замены устаревших И-15 и И-16 большое количество истребителей Як, которые составляли примерно 75% от всех самолетов, принимавших участие в Сталинградской битве. Новиков также настаивал на более эффективном использовании радиосвязи, позволявшей улучшить координацию действий авиации в воздухе, хотя ее внедрению сопротивлялись некоторые летчики и техники.

Воздушный мост

Тем не менее Люфтваффе все еще сохраняли тактические и качественные преимущества, которыми они обладали во время воздушных кампаний 1941 года. Так было до начала



ТАРАН

В первые месяцы войны летчики советских ВВС часто использовали тактический прием «таран» – намеренное столкновение в воздухе с самолетом противника. Тараном пользовались потому, что пулеметное вооружение таких истребителей, как И-15, к сожалению, не давало должного эффекта при обстреле германских самолетов, имевших броню и протектированные топливные баки. Таран, безусловно, являлся очень опасным приемом для выполнявших его летчиков, однако не приводил к неизбежной гибели пилота. Чаще всего таран использовался против бомбардировщиков. Пользуясь преимуществом в скорости, истребитель занимал выгодное положение относительно самолета противника и «рубил» винтом его крыло или хвостовое оперение. В результате бомбардировщик переходил в беспорядочное падение, а истребитель сохранял возможность более-менее управляемого планирования. В ВВС других стран мира тараны не приветствовались, однако в сложившейся обстановке на Восточном фронте потеря устаревшего истребителя, уничтожившего пусть один, но дорогой и сложный бомбардировщик типа He 111, была оправдана. Советская авиапромышленность постоянно наращивала выпуск самолетов, а германская – не успевала компенсировать потери.



Москвичи осматривают сбитый таранным ударом бомбардировщик He 111, упавший в предместье столицы СССР.

БИТВА ЗА МОСКВУ: *июль–декабрь 1941*



наступления советских войск 19 ноября 1942 года, завершившегося окружением немецких 6-й и 23-й армий. ВВС в значительной степени способствовали успешным действиям частей Красной Армии.

Гитлер поверил Герингу, который брался обеспечить снабжение окруженной группировки по воздуху, и удержал Паулюса от попытки пробиться из окружения. Однако германский воздушный мост не выдержал ударов советских ВВС. За два с половиной месяца советская авиация выполнила примерно 35 000 боевых вылетов и сбила 1000 германских самолетов. Войскам Паулюса необходимо было ежедневно доставлять по 750 т грузов. Геринг полагал, что обеспечить такой грузопоток можно, но из-за действий советских ВВС окруженная группировка получала менее 100 т грузов в день.

Красная Армия постепенно сжимала кольцо окружения, а попытки прорвать его извне и изнутри потерпели неудачу. 31 января 1943 года Паулюс капитулировал, проигнорировав прямой приказ Гитлера продолжать сопротивление.

ВВС помогли сухопутным войскам одержать первую крупную победу в войне и фактически поставили крест на возможности Люфтваффе осуществлять снабжение окруженных войск в будущем. За время Сталинградской битвы Люфтваффе лишились почти 300 транспортных Junkers Ju 52, и восполнить эти потери немцы уже не смогли.

ОБРАТНЫЙ ОТСЧЕТ

Летом 1943 года советские ВВС восстановили боеспособность и успешно противостояли все еще грозным Люфтваффе.

Несмотря на впечатляющие результаты Сталинградской битвы, Александр Новиков в начале 1943 года осознавал качественное отставание ВВС Красной Армии от Люфтваффе. Он считал необходимым сделать радиосвязь неотъемлемым инструментом ведения боевых действий, перейти от ее экспериментального использования к повседневному применению, обучить эффективной работе с радио летный и наземный состав.

Аналогичные проблемы существовали и с радиолокационными станциями (РЛС) и другими устройствами раннего обнаружения и оповещения. Формирование в составе ВВС воздушных армий позволило Новикову улучшить управление крупными авиационными соединениями, однако на нижних уровнях советские авиационные командиры все еще были лишены возможности проявлять инициативу при планировании боевой работы. Дисциплина летчиков ВВС оставляла желать лучшего. Тактика боевого применения оставалась устаревшей и предполагала использование боевого порядка «круг», подходившего для обороны, но не для агрессивных наступательных действий.

Молодое пополнение приходило на фронт, не имея достаточного налета, а теоретические знания молодых летчиков о боевом применении имели мало общего с реалиями войны. Многие гибли уже в первых боях с опытными пилотами Люфтваффе. Проблемы пытались решать разными способами. Так, командующий 4-й воздушной армией генерал Константин Вершинин ввел для пополнения специальную программу тренировок, в ходе которой старшие товарищи, которые не понаслышке знали, что необходимо на фронте, делились с новичками своим опытом.

Объем производства увеличивается

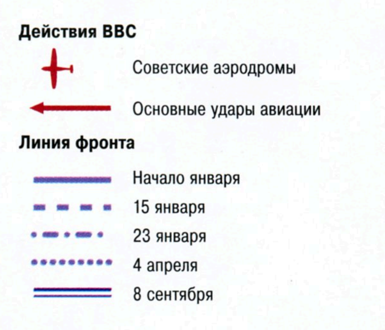
В области производства авиационной техники и технического обеспечения самолетов на фронте СССР быстро догнал и перегнал Германию. В июле 1941 года началась эвакуация советской авиапромышленности на Урал и в Сибирь, где заводы находились вне радиуса действия бомбардировщиков Люфтваффе.



▼ *Советский ас Виктор Радкевич показывает боевые приемы группе молодых летчиков. Неформальные разборы полетов имели большое значение для совершенствования тактических приемов. На заднем плане истребитель МиГ-3.*

ВОЗДУШНОЕ СРАЖЕНИЕ НА КУБАНИ: *январь–октябрь 1943*







Масштаб эвакуации поражает воображение: в короткий срок на Восток было перевезено оборудование 1500 заводов, миллионы рабочих и инженеров. Иногда эвакуация проводилась в условиях налетов германской авиации. Тем не менее, эвакуацию провели успешно и в короткие сроки. На новых местах заводы практически сразу начинали выпуск продукции, но ощутимые результаты эвакуация дала в 1943 году: промышленность произвела для фронта почти 29 000 боевых самолетов, на 250 больше, чем предусматривалось планом Ставки, и вдвое больше, чем за весь 1941 год. Работы велись не только по увеличению объема производства, но и по совершенствованию авиационной техники. Появившиеся в 1943 году Ла-5 и Як-9 позволили ВВС на равных сражаться с самолетами Люфтваффе.

В каком-то смысле разгром ВВС в 1941 году пошел им даже на пользу – ВВС сразу лишились устаревших самолетов, и вместо них промышленность стала выпускать новые современные типы.

Наступление

После проведения операции «Уран» положение германских войск на Кавказе осложнилось. Однако Красная Армия не имела ресурсов для усиления натиска на противника на этом участке фронта, хотя ВВС делали много, чтобы затруднить отступление немецких войск. По колоннам осуществлявшего отход противника постоянно наносили удары штурмовики Ил-2, действуя

с полевых аэродромов, на которых порой всего за несколько дней до этого базировалась германская авиация. Авиация дальнего действия (АДД) наносила удары по узлам путей сообщения и мостам, также затрудняя противнику отступление.

К февралю германские войска оказались запертыми на Кубани и в районе Новороссийска. Немцы закрепились на этих рубежах в надежде нанести при удачном стечении обстоятельств контрудар в направлении нефтеносных районов Баку. Командование Красной Армии отлично понимало эту угрозу и старалось ликвидировать плацдарм на Кавказе. 4 февраля части 18-й армии высадили десант на Мысхако, создав угрозу для немецких войск в Новороссийске.

Попытка немцев сбросить десант в море не удалась, а в небе над Малой Землей развернулось ожесточенное воздушное сражение. Самолеты Люфтваффе бомбили и штурмовали Малую Землю, советские истребители старались отразить налеты. Маршал Новиков прибыл на фронт 18 апреля накануне очередного решительного штурма советского плацдарма. Главком немедленно организовал контрудар силами 4-й и 5-й воздушных армий. Немцы имели преимущество – их аэродромы находились гораздо ближе к району воздушных боев.

На рассвете 20 апреля советские бомбардировщики и штурмовики нанесли удары по аэродромам германской авиации. Люфтваффе понесли тяжелые потери, и советские ВВС получили преимущество в боях над Мысхако. Количество самолето-вылетов Люфтваффе уменьшилось, а активность ВВС, наоборот, возросла.

Новая тактика

В воздушных боях над Крымском ВВС стали использовать совершенно новую тактику. Теперь вместо патрулирования переднего края истребители перед подходом групп штурмовиков углублялись на территорию противника и заранее встречали вражеские истребители. Наиболее опытным летчикам поручались полеты на «свободную охоту». Обычно такие полеты выполнялись парой истребителей в глубине территории противника. Летчики могли атаковать любые самолеты неприятеля и не были связаны задачами прикрытия наземных войск или своих самолетов.

Командиры полков все чаще применяли боевой порядок «этажерка» – пары истребителей эшелонировались по высоте и дистанции. За счет более эффективной тактики ВВС захватили у Люфтваффе господство в воздухе над Кубанью. К июню 1943 года воздушное сражение на этом участке затихло, так как обе стороны стали готовиться к летним наступательным операциям.



Возможно, со стратегической точки зрения воздушное сражение над Кубанью большого значения не имело, но оно стало этапным для ВВС Красной Армии. Впервые советские ВВС доказали способность противостоять Люфтваффе и побеждать их в ходе длительных крупномасштабных боевых действий. На Кубани советские летчики активно действовали не только над полем боя, но и в глубине территории противника.



▲ *Сброшенные пикирующими бомбардировщиками Пе-2 бомбы рвутся среди ангаров и ремонтных мастерских, размещенных в обычных сельских домах, аэродрома Люфтваффе. В годы войны обе воюющие стороны широко использовали полевые аэродромы с грунтовым покрытием.*

Подготовка к сражению на Курской дуге

Пока шли бои на Кубани, немецкий Генеральный штаб приступил к планированию операции «Цитадель» – своему, как оказалось, последнему крупному наступлению на Востоке. После Сталинграда на фронте образовался выступ в районе Курска. Гитлер рассчитывал ударами с севера и юга окружить находившиеся в этом выступе советские войска. Разгром окруженной группировки стал бы отправной точкой для нового большого наступления на Восток.

Благодаря разведке, Ставка заранее узнала о планах германского командования. В рамках подготовки к сражению советская авиация выполнила огромное количество разведывательных полетов – годом ранее разведку такого масштаба советские ВВС проводить не имели возможностей. Анализ информации позволил Жукову определить районы наиболее вероятных ударов сил противника, также была вскрыта аэродромная сеть Люфтваффе.

На стадии планирования Новиков решительно высказался за наступательный характер действий ВВС, в частности был разработан план нанесения 5 июля превентивного удара по аэродромам Люфтваффе. РЛС позволили немцам вовремя обнаружить советские самолеты на подходах к их аэродромам. Потери ВВС составили от 120 до 300 самолетов. Эту операцию сложно назвать удачной, но Люфтваффе также понесли тяжелые потери, особенно чувствительные в преддверии наступления, когда времени для их восполнения уже не оставалось.



◀ *Звено штурмовиков на старте, полевой аэродром. На переднем плане хорошо виден ствол крыльевой 23-мм пушки штурмовика, под крылом подвешены реактивные снаряды РС-82.*

Сражение в небе

Два первых дня операции «Цитадель» стали для Люфтваффе удачными, но затем начало сказываться количественное превосходство советских ВВС (под Курск перебросили примерно половину всех самолетов ВВС). Кроме того, в воздухе немцам, в отличие от лета 1941 года, противостояли летчики, обладавшие боевым опытом. Новиков оставил большое количество самолетов в резерве, полагая, что не следует бросать в бои, не имеющие решающего значения, главные силы. В результате он получил тактическое преимущество, наращивая количество самолетов в воздухе по ходу сражения под Курском.

Германские истребители FW 190 и Bf 109 добились огромных успехов в первый день операции «Цитадель». Не имевшие достаточного боевого опыта советские летчики зачастую ввязывались в схватки с германскими истребителями, вместо того чтобы атаковать бомбардировщики. Но уже на следующий день ситуация изменилась, и штурмовики, хотя и ценой больших потерь, нанесли значительный ущерб бронетехнике противника. За первые дни боев действовавшая на северном фасе Курской дуги 16-я воздушная армия потеряла 91 самолет. На третий день советские летчики помогли ликвидировать прорыв немцев в районе Понырей. Использование истребителей для расчистки воздушного пространства позволило сократить потери штурмовиков. Такая тактика принесла успех и в следующие несколько дней.

КУРСК, ВОЙНА В ВОЗДУХЕ (ЮЖНЫЙ СЕКТОР): *5 июля 1943*

1 **04:20:** *Большое количество советских ударных самолетов, в основном Ил-2 и Пе-2, участвовали в нанесении ударов по германским аэродромам в районе Харькова. Эти атаки были проведены слишком поздно, чтобы причинить серьезный ущерб Люфтваффе, так как многие их самолеты уже находилось в воздухе на пути к целям в районе Белгорода.*

2 **04:20:** *Пока бомбардировщики наносили удары по аэродромам Люфтваффе, истребители 4-го ИАК патрулировали небо над Харьковом.*

3 **04:30:** *Истребители Люфтваффе сформировали плотный заслон сразу за линией фронта, чтобы обеспечить действия ударных самолетов.*

4 **04:30:** *Бомбардировщики Люфтваффе (в основном Stuka и Hs 126) нанесли удары по позициям Красной Армии по всему фронту.*

5 **04:30–06:00:** *5-му ИАК не удалось отразить первый налет германской авиации, советские истребители оказались скованы германскими истребителями на подходе к линии фронта.*

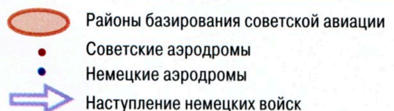
6 **9:00:** *Пополнившие боекомплект и заправленные после налета на Харьков бомбардировщики 2-й и 17-й воздушных армий приступили к нанесению ударов по германским войскам. Эффективность их налетов была низкой из-за отсутствия достаточного прикрытия истребителей.*

7 **06:00–12:00:** *Истребители 2-й и 17-й воздушных армий вели масштабные бои с авиацией противника. В небо были подняты все боеспособные истребители, промежутки между вылетами сводились к минимуму.*

8 **12:00:** *Командиры истребительных полков ВВС получили новый приказ: для борьбы с истребителями Люфтваффе выделялось сравнительно небольшое количество наиболее опытных летчиков, перед остальными ставилась задача атаковать бомбардировщиков, не ввязываясь в бои с германскими истребителями.*

9 **12:00–23:00:** *Пилоты советских ВВС осуществляют серьезное противодействие бомбардировочным операциям противника и сбивают или повреждают большое количество немецких самолетов.*

10 **00:00–06:00:** *Ночные бомбардировщики По-2 действовали вдоль всей линии фронта.*





На южном фасе Курской дуги германские истребители выполнили 5 июля 2387 самолето-вылетов и как и на севере добились временного успеха. Тем не менее, советские штурмовики наносили внезапные удары по частям Вермахта и войск СС. Ожесточенная воздушная война шла до 10 июля, когда из-за плохой погоды авиация обеих сторон оказалась прикована к земле.

После провала наступления немцев на фронте установилось короткое затишье, которое ВВС использовали для осмысления тактических уроков и выработки новых боевых приемов. В ходе контрнаступления советских войск штурмовики Ил-2 поддерживали войска на направлениях главных ударов. Потери были очень высокими: с начала июля по конец августа урон самолетов советских ВВС был боль-

КУРСК, ВОЙНА В ВОЗДУХЕ (СЕВЕРНЫЙ СЕКТОР): *5 июля 1943*

1 **04:20:** *Истребители Люфтваффе создали заслон сразу за линией фронта для защиты прибывающих самолетов.*

2 **04:25–11:00:** *Самолеты 6-го воздушного флота Люфтваффе наносили удары по опорным пунктам обороны советских войск вдоль северного фаса Курской дуги.*

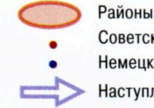
3 **04:30–09:30:** *Несмотря на то что советские истребители обладали почти двукратным количественным превосходством, в первые несколько часов сражения им не удается серьезно помешать действиям Люфтваффе.*

4 **08:00:** *Советские бомбардировщики и штурмовики группами по 8–15 самолетов наносили удары по наступающим немецким войскам, но эффективность их действий была невысокой.*

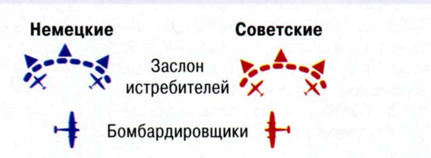
5 **09:30:** *Началось массированное использование истребителей 16-й воздушной армии. В первый день воздушные бои между истребителями велись по всему фронту.*

6 **12:00–23:00:** *Советские ВВС сумели нарушить действия бомбардировщиков Люфтваффе, сбив и повредив большое количество самолетов противника. Тактика германских истребителей предполагала перехват советских истребителей до их сближения с ударными самолетами. В результате группу из 120 бомбардировщиков атаковали только 3–5 истребителей.*

7 **00:00–06:00:** *Советские ночные бомбардировщики действовали вдоль всей линии фронта. Бипланы По-2 сбрасывали бомбы небольшого калибра с высоты макушек деревьев. Ущерб от таких бомбежек был небольшим, однако эти налеты психологически изматывали личный состав сухопутных войск Германии.*



Районы базирования советской авиации
Советские аэродромы
Немецкие аэродромы
Наступление немецких войск



ше, чем за любой другой аналогичный по времени период войны (только 2-я воздушная армия за месяц потеряла 100 штурмовиков). Однако из этих тяжелейших боев ВВС Красной Армии вышли победителями.



▼ *Танки Т-34 с десантом пехоты на броне движутся к линии фронта, Курская дуга. Вероятно, это фотомонтаж, потому что самолеты на заднем плане летят слишком низко и на выходе из пикирования неизбежно врежутся в землю.*

ПОДАВЛЕНИЕ ПРОТИВНИКА

Тяжелые уроки, полученные советскими ВВС в первые два года войны, были ими быстро усвоены. Люфтваффе почувствовали это на себе в 1943–1944 годы во время наступательных действий Красной Армии.

Советские ВВС в битве на Курской дуге одержали победу, но вместе с тем это сражение показало, как много еще предстоит сделать для повышения боевой эффективности авиации. Необходимо было улучшить радиосвязь, а старшим командирам – научиться более оперативно реагировать на изменение обстановки в воздухе. Авиацией часто управляли доктринерски, по шаблонам. Истребители использовались от обороны, а для завоевания превосходства в воздухе необходимо было действовать наступательно, агрессивно, чтобы перехватить инициативу у Люфтваффе.

Инициатива переходит к ВВС

После сражения на Курской дуге наступательный потенциал Люфтваффе заметно снизился. Германские ВВС уже не могли проводить крупные операции, наподобие тех, что осуществлялись в начале операции «Барбаросса». Опытных летчиков и исправных самолетов с каждым воздушным боем становилось все меньше. Тем не менее Люфтваффе оставались наиболее сильным элементом германской военной машины. Авиапромышленность Германии производила новую технику, работал отлаженный механизм логистики, поэтому Люфтваффе даже усилились.

Однако Люфтваффе не смогли восполнить потерь транспортных самолетов в Северной Африке и под Сталинградом. Большая часть фронтовых частей снабжалась автотранспортом и по железным дорогам. Наземные коммуникации постоянно подвергались нападениям партизан, а в прифронтовой полосе за транспортными средствами охотились советские самолеты.

Из-за плохого снабжения приходилось отвлекать больше ресурсов, необходимых для обороны городов Германии от налетов авиации союзников. В 1943 году американцы и англичане начали интенсивные бомбежки Германии. Это был своеобразный ответ союзников на требование Сталина открыть второй фронт в Европе. Сотни бомбардировщиков под прикрытием истребителей Р-51 Mustang ежедневно бороздили небо Рейха. Геринг в свое время торжественно заявил, что на Германию не упадет ни одна бомба. Теперь он вынужден был отдать частям ПВО Рейха наивысший приоритет. Новейшие истребители не направлялись на Восточный фронт, а оставались в Германии, чтобы отражать налеты авиации союзников.

АЛЕКСАНДР ПОКРЫШКИН

ЛЕТЧИКИ-АСЫ

АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ ПОКРЫШКИН (1913–1985) по официальным данным сбил в годы Великой Отечественной войны 59 самолетов противника и стал первым трижды Героем Советского Союза. Известность Покрышкину принесло воздушное сражение на Кубани. Также он отличился в боях на Украине и под Яссами в 1944 году. Первую победу Покрышкин одержал 22 июня 1941 года, сбив по ошибке советский бомбардировщик Су-2, о существовании которого просто не знал и принял самолет за вражеский. Уже на следующий день Покрышкин сбил немецкий самолет. В начальный период войны Покрышкин часто критиковал тактику ВВС и самостоятельно начал работать над ее совершенствованием. Строптивого летчика едва не отдали под трибунал, но Покрышкин сумел отстоять свои идеи и на какое-то время стал даже своего рода символом ВВС. В послевоенный период таланты прямого и честного летчика не нашли должного применения (отчасти из-за зависти, отчасти из-за столкновения на служебной почве с сыном Сталина Василием). Покрышкин в звании всего лишь полковника несколько лет командовал корпусом ПВО в Ржеве. Маршалом авиации он стал в 1972 году, а умер в Москве в возрасте 72 лет в 1985 году.

Освобождение оккупированных территорий

В это же время наращивала объемы производства эвакуированная на Восток советская промышленность. В 18 воздушных армиях, сформированных в 1942 году, поначалу имелось всего по 200 самолетов, а через 18 месяцев каждая такая армия располагала 2000 машин. Обладая таким количеством техники, ВВС могли поддерживать наступательные действия Красной Армии на всем фронте, в то время как Люфтваффе приходилось концентрировать свои силы на отдельных небольших участках.

Осуществляемые Люфтваффе локальные операции должного эффекта не давали. Одна такая операция была проведена в январе 1944 года на Украине. В результате наступления советских войск в районе Корсуни образовался котел. Люфтваффе как и под Сталинградом пытались снабжать окруженную группировку по воздуху. На фронт 14 февраля прибыл Новиков с задачей исключить снабжение германских войск в котле с использованием авиации. В дело, однако, вмешалась погода, из-за которой движение по дорогам стало совершенно невозможным. ВВС пришлось не только бороться с Люфтваффе, но и снабжать свои войска.

Новиков возложил эту задачу на легкие бипланы По-2, а истребителям приказал противодействовать воздушным перевозкам немцев. Такая тактика дала хорошие результаты, однако немцы на этот раз сумели прорвать окружение. Из котла вырвались 30 000 солдат и офицеров, но вся тяжелая техника осталась под Корсунью. За эту операцию Новиков получил воинское звание маршал авиации.

В Румынию

В качестве цели следующего удара Ставка наметила Румынию, которая являлась союзницей Германии. Немецкое командование прикладывало значительные усилия, чтобы не потерять эту страну, так как нефтяные промыслы в районе Плоешти были крайне важны для германских вооруженных сил. Когда в конце апреля развернулись бои в районе Ясс, туда были направлены наиболее опытные германские летчики.

Воздушное сражение в мае 1944 года в небе Румынии стало последним случаем, когда Люфтваффе удалось поколебать господство в воздухе советской авиации. За первые дни боев Люфтваффе выполнили 2000 самолето-вылетов, но потом из-за трудностей со снабжением активность германской авиации пошла на спад. В бой тогда были брошены новейшие FW 190F-8.

Немцы не смогли поддерживать интенсивность боевых вылетов на необходимом уровне, и к концу первой недели июня активность Люфтваффе резко упала. Между тем ВВС, опираясь на заранее подготовленные аэродромную сеть и командные пункты, усиливали свою активность. Под Яссы перебросили лучшие истребительные части, включая очень хорошо известную немцам 9-ю гвардейскую ИАД полковника Александра Покрышкина.

За июнь летчики 8-й воздушной армии выполнили 5751 боевой вылет. Немецкие войска начали отступление,

(Продолжение см. на стр. 26)

УДАР ШТУРМОВИКОВ ИЛ-2

Лето 1944 года. Показана атака на Восточном фронте на укрепленную немцами деревню и бронетехнику.

4

8

СОБЫТИЯ

1 Группа из шести штурмовиков подходит к цели на высоте примерно 1500 м. Обычно вооруженные бомбами и РСами Ил-2 действовали шестерками. Во время крупных наступательных операций штурмовики использовались массированно – эскадрильями и даже полками. В сложных метеоусловиях летчики Ил-2 предпочитали действовать мелкими группами во избежание столкновений в воздухе.

2 Истребители сопровождения находятся в стороне от Ил-2 и примерно на 50 м выше от них.

3 В районе цели ведущий группы Ил-2 переворотом через крыло пикирует в направлении объекта удара. Ведомые встают в круг и последовательно повторяют маневр командира. Такая тактика очень опасна для самолетов в случае наличия на земле средств ПВО, но позволяет каждому летчику нанести прицельный удар.

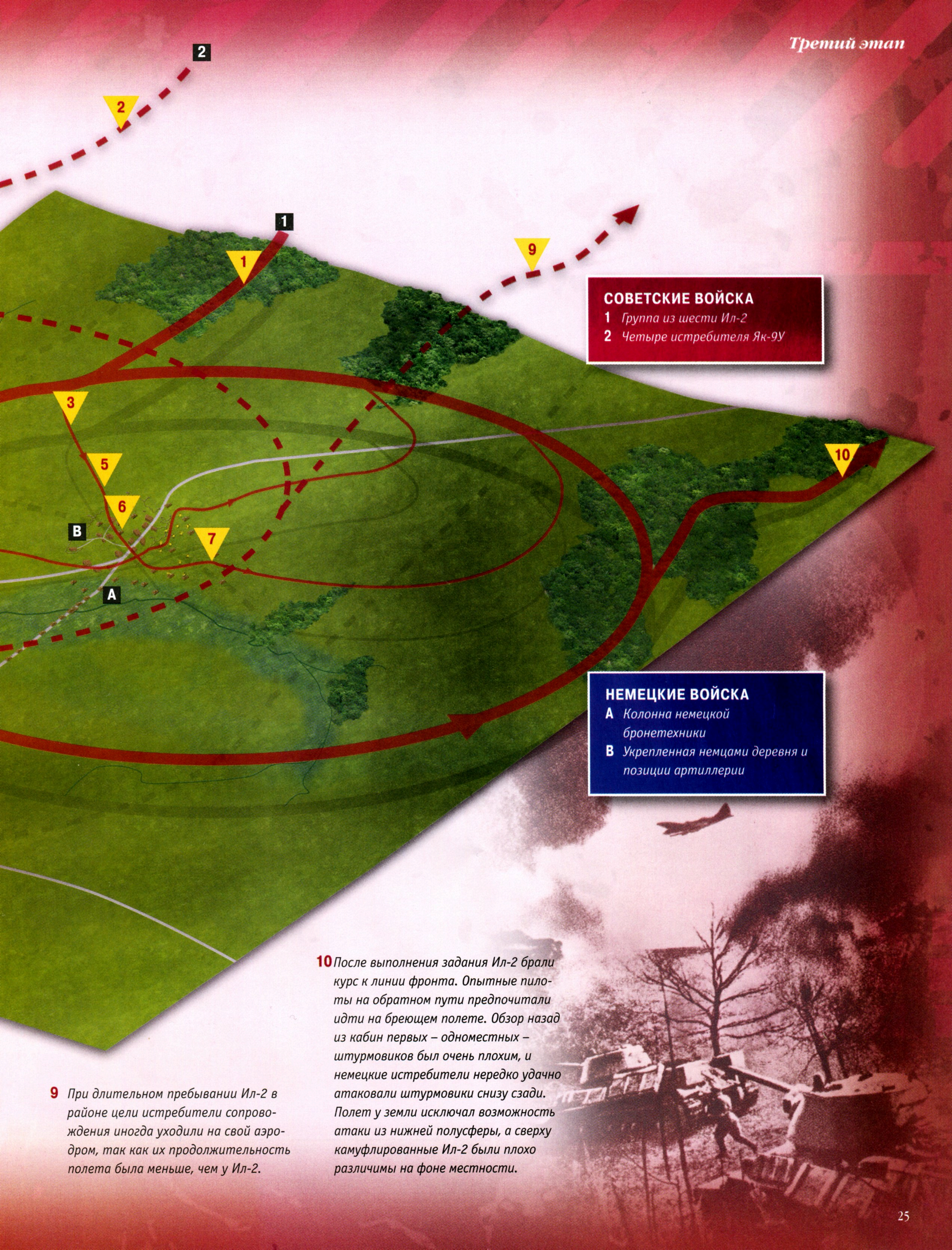
4 Истребители в это время описывают широкие круги над целью, чтобы в случае атаки истребителей противника отразить их нападение.

5 Летчиков Ил-2 учили пикировать на цель под углом 30°. Боевой опыт показал, что при более крутом пикировании у пилота не остается времени на прицеливание.

6 Летчик сбрасывает бомбы на высоте примерно 500 м. Сброс бомб на меньшей высоте производить рискованно, так как осколки и взрывная волна могут повредить самолет.

7 Очень часто летчикам Ил-2 при выполнении атак приходилось преодолевать заградительный огонь зениток. Избежать попаданий помогал вираж с малым радиусом.

8 Как только ведущий выходил из атаки, удар по цели наносил ведомый. Если огонь зениток не был сильным, летчики штурмовали цель до полного израсходования боекомплекта, выполняя по несколько атак.



9 При длительном пребывании Ил-2 в районе цели истребители сопровождения иногда уходили на свой аэродром, так как их продолжительность полета была меньше, чем у Ил-2.

10 После выполнения задания Ил-2 брали курс к линии фронта. Опытные пилоты на обратном пути предпочитали идти на бреющем полете. Обзор назад из кабин первых – одноместных – штурмовиков был очень плохим, и немецкие истребители нередко удачно атаковали штурмовики снизу сзади. Полет у земли исключал возможность атаки из нижней полусферы, а сверху камуфлированные Ил-2 были плохо различимы на фоне местности.

(Продолжение. Начало см. на стр. 23)
а к августу наступательные амбиции Люфтваффе окончательно сошли на нет. В августе Румыния перешла на сторону союзников, после чего немцы лишились шанса удержать нефтепромыслы Плоешти.

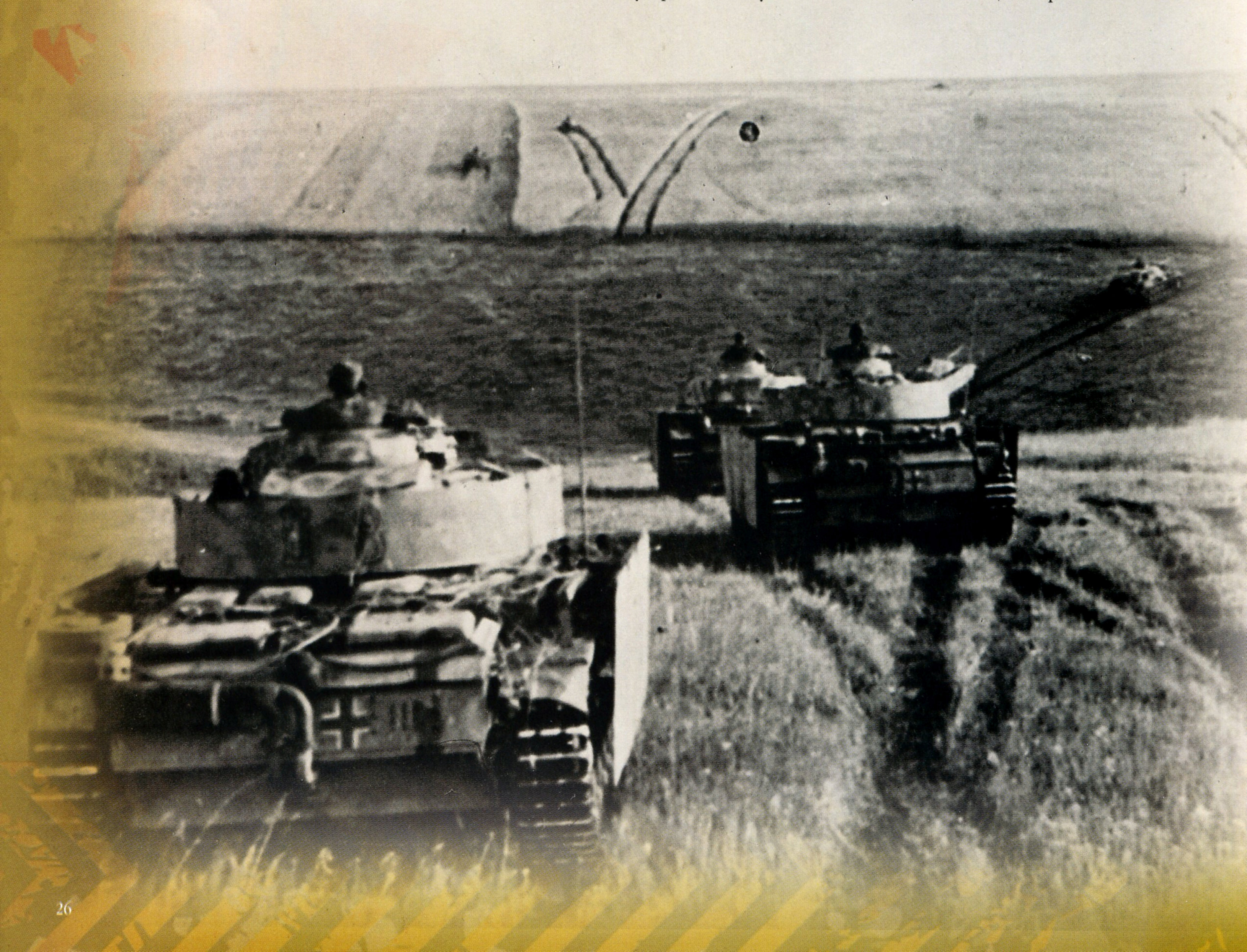
Операция «Багратион»

Пока шли бои под Яссами, в Ставке готовилось крупное наступление в Белоруссии с целью окончательного разгрома группы армий «Центр» и выхода на границу с Польшей.

С самого начала к планированию операции «Багратион» привлекли Новикова, отвечавшего за взаимодействие с сухопутными войсками пяти воздушных армий. Наступление началось 22 июня, ровно через три года после вторжения германских войск в СССР. Операция «Багратион» во многом стала как бы зеркальным отражением операции «Барбаросса». Бои под Яссами и отражение налетов авиации союзников на Германию полностью исчерпали ресурсы Люфтваффе. В Белоруссии советская авиация в шесть раз превосходила по численности германскую. Люфтваффе просто не имели возможности оказать хоть сколь-нибудь серьезное сопротивление или поколебать господство в воздухе «сталинских соколов». Лишь отдельные германские самолеты иногда наносили удары по наступавшим советским войскам, а советские бомбардировщики и штурмовики действовали вообще беспрепятственно.

Смертельный удар

Однако Новиков не уставал напоминать своим летчикам, что смертельно раненый зверь способен укусить очень больно. Приказы командующего ВВС в качестве наивысшего приоритета устанавливали действия в интересах сухопутных войск. Новиков лично посещал фронтовые авиаполки, проверял работу штабов, отслеживал взаимодействие командований полков и дивизий. Накануне начала операции «Багратион» АДД нанесла удары по аэродромам Люфтваффе в полосе наступления Красной Армии, чтобы исключить даже малейшую возможность сопротивления со стороны немецкой авиации. Германская систе-



▼ *Танки Panzer IV идут в наступление по полю в одном из западных регионов России. Хорошо видны экраны на бортах их корпусов и башен для защиты от фланкирующего огня.*

ма раннего оповещения, хорошо сработавшая под Курском, оказалась полностью нейтрализована. Когда немцы начали отступать, ВВС перешли к безостановочным штурмовкам и бомбежкам тылов противника. К середине июля разрозненные части группы армий «Центр» уже не представляли собой организованной военной силы. Красная Армия, полностью освободившая территорию СССР, теперь стояла у ворот Рейха.

ЛЕТЧИКИ-АСЫ

ВАЛЬТЕР НОВОТНЫ

ВАЛЬТЕР НОВОТНЫ (1920–1944) был одним из самых результативных асов в истории авиации, а в годы войны – «звездой» нацистской пропаганды. На Восточный фронт Новотны попал в конце 1940 года, когда началась подготовка операции «Барбаросса». Как и в случае с Покрышкиным, карьера Новотны сначала складывалась трудно, но потом произошел стремительный взлет. В бою с тремя И-153 над Балтикой 19 июля 1941 года Новотны сбил два советских истребителя, но потом его Bf 109 был подожжен уцелевшей «Чайкой». Выбор у летчика был небольшим: вынужденная посадка на советской территории или «купание» в водах Рижского залива. Новотны предпочел Балтику. Почти четыре дня летчика носило по морю на надувном плотике, прежде чем его спасли двое латышских рыбаков. Боевой счет Новотны начал быстро расти в 1943 году, когда ас пересел на FW 190. На этой машине Новотны сбил 194 советских самолета и стал первым асом Люфтваффе, чей счет превысил 250 побед. В конце 1944 года Новотны получил назначение в специальную часть, вооруженную тогда еще экспериментальными реактивными Ме-262. На Ме-262 он сбил три самолета противника, но 8 ноября 1944 года сам стал жертвой летчика американского P-51 Mustang.





Группа пикирующих бомбардировщиков Пе-2 в небе над западными регионами Советского Союза. Не менее известный, чем однодвигательный штурмовик Ил-2, Пе-2 являлся универсальным и эффективным тактическим бомбардировщиком.

ПРЕВОСХОДСТВО В ВОЗДУХЕ

Красная Армия продвигалась к Берлину, преодолевая ожесточенное сопротивление немецких войск, но к концу 1944 года сомнений в исходе войны уже не оставалось. Почти не встречая противодействия в воздухе, советские ВВС продолжали оказывать поддержку сухопутным частям. Штурмовики наносили удары по переднему краю обороны противника, вели «свободную охоту» в немецких тылах. Самолеты АДД бомбили цели в глубоком тылу. ВВС усилились за счет румынской авиации, добровольческих формирований чехов и поляков. На завершающем этапе Великой Отечественной войны основные сражения развернулись на Берлинском направлении. Столица Рейха являлась не только военной, но и политической целью. Для послевоенного мироустройства имело огромное значение, кто возьмет Берлин – Красная Армия или войска западных союзников.

Висло-Одерская операция позволила Красной Армии занять выгодные исходные позиции в непосредственной близости от столицы Рейха. Операция проводилась с 12 января по 2 февраля 1945 года. В ней приняло участие более 12 000 самолетов. Разведка немецких аэродромов, где были сосредоточены остатки сил Люфтваффе,

► Ил-2 над Берлином. К концу войны советские ВВС обладали господством в воздухе, и хотя почтенный штурмовик был уже медленным и устаревшим, его не заменяли, поскольку он не встречал серьезного противодействия со стороны неприятеля.



СВИДЕТЕЛЬСТВО

В 1944 ГОДУ ДАЖЕ ТАКИЕ АСЫ ЛЮФТВАФФЕ, КАК ГЕЛЬМУТ ЛИПФЕРТ, УДИВЛЯЛИСЬ ТАКТИЧЕСКОМУ МАСТЕРСТВУ ЛЕТЧИКОВ СОВЕТСКИХ ВВС:

«...Я решил не позволить русским так просто атаковать нас вторично, поэтому мы быстро набрали высоту 4500 м. Но даже на такой высоте несколько Aircobra атаковали нас сверху... В третьем вылете мы набрали 6000 м. Я был уверен, что выше русских истребителей не будет. И снова мы не смогли долететь до линии фронта. Я увидел выше несколько Aircobra. Мы постарались поскорее унести ноги. Маневрируя, я и мой ведомый устремились домой с максимально возможной скоростью. После посадки я был разъярен. Никогда раньше русские не могли помешать мне занять выгодное для атаки положение».



велась не менее интенсивно, чем накануне сражения на Курской дуге.

Блицкриг Вермахта в 1941 году закончился неудачей, но в 1945 году свою «молниеносную войну» успешно провела Красная Армия. Авиация не успевала менять аэродромы базирования, пытаясь успеть за наступающими сухопутными войсками. Александр Покрышкин даже использовал для базирования истребителей своей дивизии прямые участки автобанов. Советское командование считало, что Берлин необходимо взять любой ценой. Наступление на столицу Рейха началось в апреле 1945 года. Новиков координировал действия авиации, курсируя между фронтами. ВВС внесли значительный вклад в Берлинскую операцию и способствовали завершению войны в Европе. Под звуки разрывов артиллерийских снарядов и бомб Гитлер 30 апреля покончил жизнь самоубийством в своем бункере. Неделей позже Германия официально капитулировала.

На старые рельсы

После победы над фашистской Германией Новикова направили на Дальний Восток, где он руководил боевыми действиями авиации в короткой, но ожесточенной войне с Японией. Менее чем за месяц советские войска наголову разгромили Квантунскую армию и выбили японцев с материковой части Азии. За войну с Японией маршал авиации второй раз был удостоен звания Герой Советского Союза. После победы над Японией в СССР снова, как в 30-е годы, начались репрессии. В апреле 1946 года Новикова арестовали, и маршал по сфабрикованному «авиационному делу» был приговорен к пяти годам заключения. В 1953 году после смерти Сталина Новикова освободили, восстановили в звании, также маршалу были возвращены его награды. Он снова стал во главе ВВС, но в 1958 году был отправлен в отставку, после чего занимался научной работой, писал мемуары. Умер А.А. Новиков в 1976 году.

Читайте в следующем номере

ТАШКЕНТ – 1846–1865

После того как в 1717 году Петр Великий предпринял неудачную попытку военной экспедиции в районы, находящиеся к югу от Аральского моря, Россия и ханства Средней Азии не поддерживали тесных отношений, и четкой границы между ними не существовало. Но к середине XIX века в Российской империи стали все громче звучать призывы взять под контроль Казахские степи. Локальные перестрелки и мелкие стычки достигли своей кульминации, когда был взят Ташкент.

